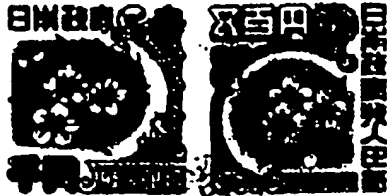


Unavailable

reference from OCB-228-A



実用新案登録願

昭和48年9月27日

特許庁長官殿

適

1. 考案の名称 <sup>フリガナ</sup> ハンドル

2. 考案者

<sup>フリガナ</sup>  
住所 (居所)

<sup>フリガナ</sup>  
氏名

実用新案登録出願人に同じ

3. 実用新案登録出願人

郵便番号

223 □□

<sup>フリガナ</sup>  
住所 (居所)

<sup>ヨコハマシ コウホク クフナシマヒガシ</sup>  
横浜市港北区綱島東 5-8-23 <sup>クマノカタ</sup> 熊野方

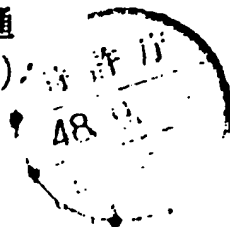
<sup>フリガナ</sup>  
氏名 (法人にあっては名称  
および代表者の氏名)

<sup>ニシ ヤス ユキ</sup>  
西 保 幸 (西) ㊞

4. 添付書類の目録

- |     |      |    |     |
|-----|------|----|-----|
| (1) | 明細書  | 1  | 通   |
| (2) | 図面   | 1  | 通   |
| (3) | 願書副本 | 1  | 通   |
| (4) | (    | 通) | 許11 |

48-112861



方式  
審査



明 細 書

1. 考案の名称 ハンドル

2. 実用新案登録請求の範囲

イ、ステアリングコラムチューブAにタイミングブリーBを固定してある。

ロ、ステアリングメインシャフトCにスポーク<sup>5</sup>Dが固定してあり、スポークDの端には軸受けEが設けてある。

ハ、軸FにはタイミングブリーBと同径、同ピッチのタイミングブリーGと、グリップHが固定されており、それらは軸Fとともに回転<sup>10</sup>できるようになっている。

ニ、スポークの端のタイミングブリーGと、ステアリングコラムチューブに固定されたタイミングブリーBをタイミングベルトIで結んである。

15

以上の事項を内容とするハンドル

3. 考案の詳細な説明

本案は、ハンドルに関するものである。

従来、自動車のハンドルといえば、円形、ある

いは楕円形であるのが常識であった。これらは、  
イ、ステアリングホイールによって、計器板が見  
づらかったり、前方視界が妨げられたりしてたい  
へん運転しづらかった。

ロ、ステアリングホイールを回すとき、手をかえ  
さないとならないので、ハンドルを、なめらかに  
一定の早さでしかも早く回すことがたいへんむつ  
かしく、そのための運転ミスも少なくなかった。  
ハ、とっさの時、片手で回せるハンドルの角度が  
だいたい180°前後と小さく、事故の回避率が  
少なかった。（これは、片手で何かを操作してい  
る時など）

など、安全性の上から多くの欠点があった。

本案はこれらの欠点を除くためにされたもの  
で、これを図面について説明すると、片方にさし  
こみ穴をもった2個つづきのタイミングブーリー  
Bを補助スポークJにさしこんで、クランプKで  
ステアリングコラムチューブAにタイミングブー  
リーBをしっかりと固定する。なお、この補助ス  
ポークJは自由に回転できるようにする。次に、

そのタイミングブーリー B に、タイミングベルト I をかけ、ステアリングメインシャフトにスポーク D をボス L とナット M で取り付け、その後、軸受け E に軸 F をさしこみ、その軸 F には、ステアリングコラムチューブに固定させたタイミングブーリー B と同径、同ピッチのタイミングブーリー G と、グリップ H をカバー N の穴を通して固定する。このとき軸 F は、タイミングブーリー G や、グリップ H にしめつけても、自由に回転できるように段をつけてある。そうしてステアリングコラムチューブ A に固定されたタイミングブーリー B と軸 F に固定されたタイミングブーリー G とを、タイミングベルト I で結び、軸受け E をスポーク D に固定する。カバーは裏からビス O でスポーク D と補助スポーク J に固定する。

以上のごとく構成されたハンドルであるから、今、このハンドルをグリップ H を持って回すと、タイミングブーリー G は、固定されたタイミングブーリー B と、タイミングベルト I によって第 3 図に示すように、常に一定の方向を向いているの

で、タイミングブーリー G に間接的に固定してある  
 グリップ H も必然的に一定方向を保つのである  
 そのため、片手だけはグリップ H から手をはなす  
 ことなく、また手をかえすことなくハンドルを回  
 せるため、ハンドルをなめらかに一定の早さで、  
 しかも早く回すことが容易になり、また、とっさ  
 のときにハンドルをきる角度も大きくなるため、  
 事故の回避率も高くなる。それに従来のように、  
 ステアリングホイールにより前方視界の妨げや、  
 計器板の見にくさは少なくなり、安全性の上から  
 も大きな進歩である。

なお、本案は自動車だけに限定されるものでは  
 なく、他の機器にも応用できるものである。

#### 4. 図面の簡単な説明

第 1 図は本考案の平面透視図、1 部断面図

第 2 図は本考案の斜視図

第 3 図は本考案の要点を説明したものである。

A はステアリングコラムチューブ

B はタイミングブーリー

C はステアリングメインシャフト

D はスポーク

E は軸受け

F は軸

G はタイミングブーリー

H はグリップ

I はタイミングベルト

J は補助スポーク

K はクランプ

L はボス

M はナット

N はカバー

O はビス

5

10

15

実用新案登録特許出願人 西 保 幸

( 5 )

○ 20

BEST AVAILABLE COPY